

in Challenge



Esta moto no fue expresamente creada para concursar en bike shows. Esta moto es una declaración de amor, pues fue construida pieza a pieza por Thomas Habermann para su novia Dany. Esta moto ha nacido para rodar, pero sin embargo acaba de ganar el Campeonato Europeo de Customizadores auspiciado por Custom Chrome Europe.

VERTICALS



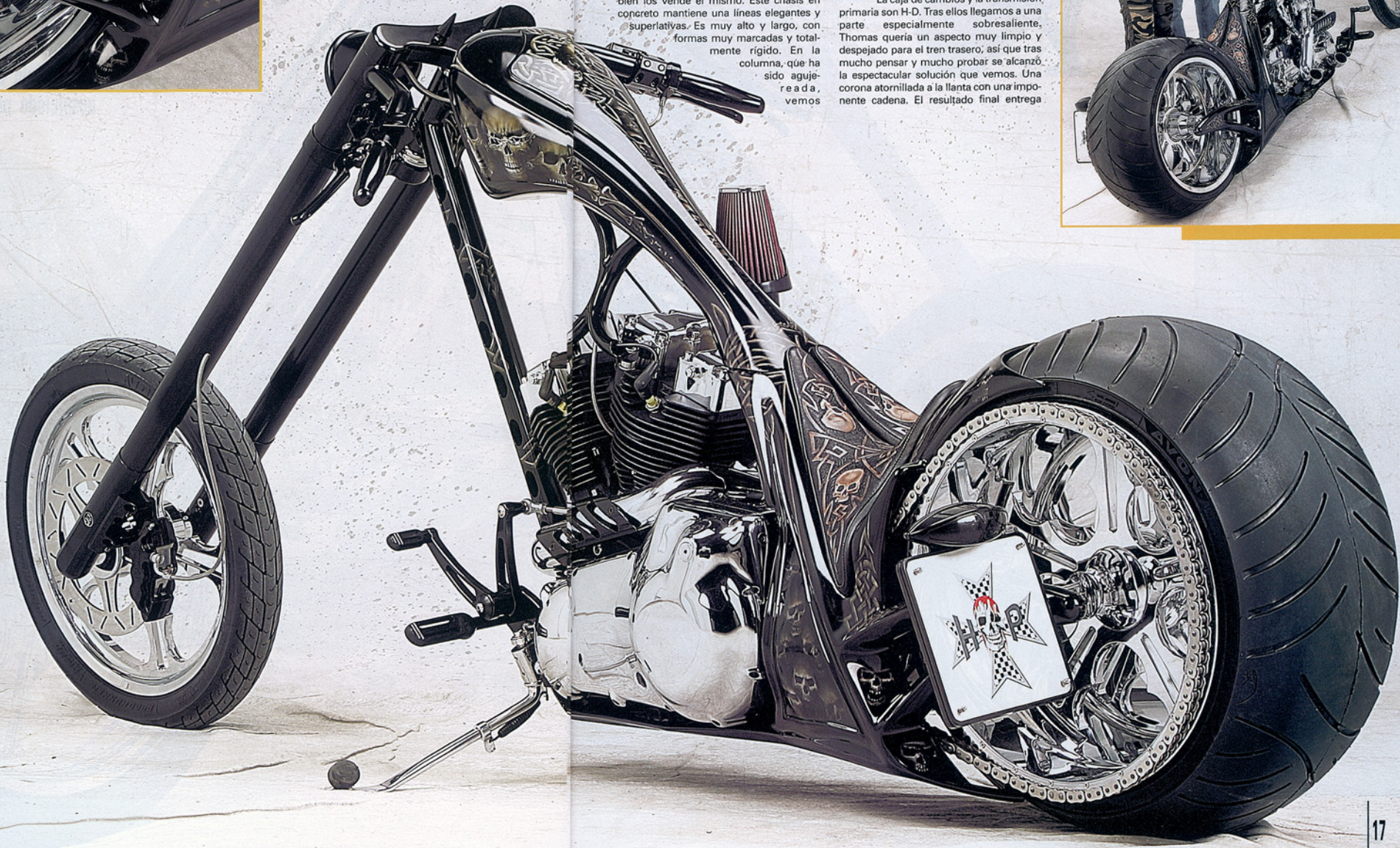
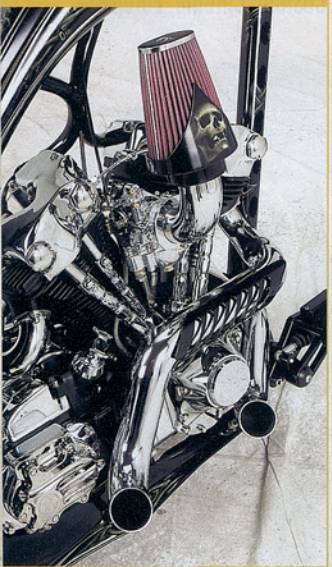
Thomas Habermann es un reconocido transformador alemán, muy reputado en su país, pero no tan conocido fuera. Evidentemente, no tiene una oficina de prensa tan agresiva como las de Fred Kodlin o Marcus Walz. En realidad, creo que no tiene oficina de prensa de ningún tipo. Thomas lleva más de diez años en el gremio. De joven fue campeón de culturismo y más tarde trabajó en talleres de chapista. Allí comenzó a familiarizarse con la chapa de acero. En 1989 tuvo su primera Harley. Más tarde dejó el trabajo de chapista, pero se había aficionado a martillar la chapa, y montó su propia empresa, Habermann-Performance. Es muy difícil ver a Thomas en concentraciones o bike shows. Él prefiere estar en su taller trabajando. Esto no significa que muchas de sus motos no hayan cosechado premios. Más bien al contrario, tanto en Europa como en USA, las custom bikes de Thomas han recibido galardones.

En Caligo Veritas ha sido hecha a medida para Dany, la novia de Thomas. "Construimos esta moto para que se ajustara al tamaño de Dany. Cada detalle ha sido diseñado para su fácil manejo, lo cual no excluye un look extremo. Difícilmente verás choppers tan radicales como esta". La idea era echar el resto en la moto. Darle a Dany la chopper más salvaje posible, manteniendo comodidad y manejabilidad, con excelentes acabados y soluciones eficaces.

Thomas es una especie de herrero loco que domina por completo el secreto del acero. Él ha fabricado el chasis, los guardabarros y los depósitos. Sus chasis se comercializan en algunos catálogos de aftermarket alemán. Naturalmente también los vende él mismo. Este chasis en concreto mantiene una líneas elegantes y superlativas. Es muy alto y largo, con formas muy marcadas y totalmente rígido. En la columna, que ha sido agujereada, vemos

el nombre de la empresa escrito con letras a juego con la decoración. La horquilla es de SJP, pero hubo que alargarla ni más ni menos que 18" para cumplir con las leyes de la geometría. Para movilizar el bastidor se escogió un motor S&S Shovelhead. Una maravilla que rememora y actualiza el mítico motor. Con sus 96 ci. tiene potencia más que suficiente, en palabras de su propietaria. Otro guiño el estilo old school es la tapa de balancines, de fabricación germana, llamada Knovelhead, con evidente inspiración, no solo en el nombre, Knucklehead. A partir de un filtro de aire de Paul Yaffe, Thomas realizó este que vemos. Los escapes son exclusivos. Muy cortos y hacia arriba, representan cierta novedad en el trillado mundo de los expulsores de gases.

La caja de cambios y la transmisión, primaria son H-D. Tras ellos llegamos a una parte especialmente sobresaliente, Thomas quería un aspecto muy limpio y despejado para el tren trasero, así que tras mucho pensar y mucho probar se alcanzó la espectacular solución que vemos. Una corona atornillada a la llanta con una imponente cadena. El resultado final entrega





toda la potencia con muy poca pérdida. Solo con verla ya nos imaginamos cómo tiene que subir las más encrespadas cuestas. El tren delantero se frena con un disco de Rick's y una pinza de seis pistones. El tren trasero es otro cantar, porque para lograr que quede todo despejado se ha instalado la frenada oculta en el chasis. El sistema de es de RST y debe funcionar. Tendremos que confiar, porque verlo, no lo hemos visto.

La limpieza de líneas también la encontramos en el tren delantero, con la mencionada horquilla SJP. Justo por debajo de la tija superior brota el manillar, con todos sus complementos en negro y el cableado por el interior, cableado que baja por el chasis hasta el motor. Todo impecable. Sin duda, el depósito es una obra maestra en sí mismo. Las habilidades chapistas de herr Habermann a la vista. Encaja como un guante en el conjunto. Igual de bien encaja el trabajado asiento, decorado con los mismos motivos que toda la moto. Por su parte la rueda trasera, con un neumático de 300, luce en todo su esplendor, con un diminuto guardabarros que nues-

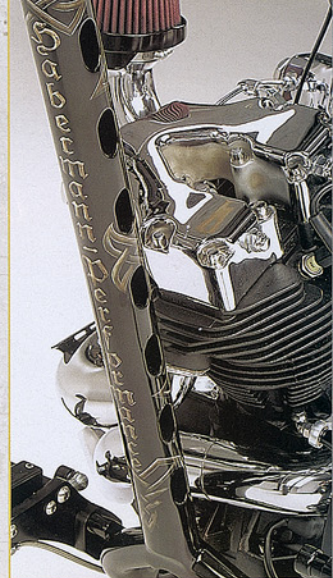
tro herrero fabricó en exclusiva para su novia.

Después del enorme esfuerzo empleado queda-ba decorar la máquina. Desde hace mucho tiempo Habermann confía sus trabajos a la artista del aerógrafo Blanca Hennig, pero antes de dejarlo en sus manos Ziesel Design se esmeraron con la capa de negro base. Blanca dió rienda suelta a su arte y firmó uno de los mejores trabajos de sus dos décadas de aerografista. El resultado es cuanto menos espectacular. Con muchos matices que descubrir en cada nuevo vistazo.

Se trata de una chopper plagada de detalles, pero como de costumbre me

quedaré con dos. La postura de conducción, con la línea visual justo por encima de la tija es uno de los puntos fuertes, proporcionando comodidad y protección. La llanta trasera no tiene desperdicio. Tanto ésta como la delantera han sido montadas en el taller, ensamblando el aro con los radios y el buje. Sin embargo la trasera tiene dos juegos de radios, uno que cumple con su habitual cometido y otro que va suelto y gira a su aire según los cambios de velocidad.

He dejado para el final el ejercicio de latín, que invariablemente suspendía en mis días de escolar. Fue Dany quien tuvo la amabilidad de explicármelo. "In caligo veritas" significa "la verdad está en la oscuridad". Una frase tan tenebrosa como la propia moto. Desde aquí deseamos a Thomas y Dany buena suerte en su aventura americana, cuando viajen a Las Vegas para competir por el título mundial. Nos despedimos con su propia descripción: "Es una escultura de acero rodante".



GENERAL
 Propietaria > Dany de Habermann-Performance
 Ciudad > Ulm, Alemania
 Constructor > Habermann-Performance
 Año > 2004/2005
 Marca > Thomas Habermann Special
 Tiempo > Tres meses

MOTOR
 Marca > S&S
 Modelo > Shovelhead
 Preparado por > Habermann-Performance
 Cilindrada > 96 ci.
 Encendido > Dyna S
 Carburador > S&S Super E
 Filtro de aire > Paul Yaffo/Habermann
 Escape > Habermann-Performance

TRANSMISION
 Caja de Cambios > H-D
 Velocidades > 5
 Embraque > H-D
 Trans. primaria > H-D modificada
 Trans. final > cadena muy modificada

CHASIS
 Constructor > Habermann-Performance
 Angulo dirección > 40°
 Alargados > 5" +5" en altura

HORQUILLA
 Marca > SJP
 Modificación > +18"

ACCESORIOS
 Manillar > Habermann-Performance
 Purios > OMP 3D
 Guardabarros del. > Habermann-Performance
 Guardabarros tras. > Habermann-Performance
 Foco > Headwinds
 Luz tras. > Snake
 Mandos avanzados > OMP 3D
 Depósito gasolina > Habermann-Performance
 Asiento > Habermann-Performance
 Intermitentes > con la mano
 Sist. eléctrico > Habermann-Performance

RUEDA DELANTERA
 Llanta > Habermann-Performance 2,15 x 19"
 Bujes > Custom Chrome, RevTech
 Radios > Billet Design, Creep
 Neumático > Aron 89/90-19
 Disco freno > Rick's Apollo
 Pinza freno > PM, 6 pistones

RUEDA TRASERA
 Llanta > Bodo Hayen, Spinning Wheel 11,5 x 18"
 Bujes > Custom Chrome, RevTech
 Radios > Billet Design, Creep, modificados
 Neumático > 300/55-18
 Disco freno > RST, oculto en el chasis
 Pinza freno > RST

ACABADOS
 Idea > Dany y Blanca
 Pintora > Ziesel Design
 Aerografía > Blanca Hennig/Fanta Design
 Color > Negro como la noche